

El Sindicato Libre de la Marina Mercante: génesis, expansión y declive

Alfonso Alonso Barcón



■ I

Probablemente, el aspecto capital a la hora de iniciar una aproximación a nuestra sociología laboral marítima desde 1939 hasta comienzos de los años setenta, el hilo del que sacar el ovillo, es el silencio, la inexistencia de reivindicaciones, una fatalista actitud de sumisión que contrasta fuertemente con la lucha decidida que a no demasiado tardar -a partir de 1951, cuando tiene lugar el arranque del movimiento obrero durante la dictadura de Franco (con la huelga de Tranvías de Barcelona), y con dos momentos álgidos en 1958 (año clave en la evolución de los movimientos reivindicativos laborales durante el régimen franquista, con la ley de Convenios colectivos) y en 1960-61 (en que nacen Comisiones Obreras y USO)- habían empezado a protagonizar con creciente insistencia los trabajadores de tierra, quienes aumentarían más y más, con cada año que pasaba, la ventaja política y organizativa que venían esgrimiendo frente a sus compañeros del mar. De ellos nadie en tierra había oído nada. Era como si no existiesen. En una época en la que en los demás sectores productivos se registraban ya, en número creciente, huelgas, encierros y manifestaciones multitudinarias que ni siquiera una dura represión policial conseguía impedir, nada se sabía sin embargo de los trabajadores del mar, cuando por sus condiciones laborales y sociales tenían sobrados motivos para ponerse a la cabeza del movimiento obrero: todavía en 1968, cuando yo embarqué por primera vez (como alumno en prácticas, en el buque-escuela *Alonso de Ojeda*), y en 1970 (cuando superé las pruebas con las que obtuve mi primer título profesional), nos jugábamos la piel en un medio hostil, como en definitiva es el mar, para percibir salarios de miseria, eternizándonos en embarques de entre once y hasta quince y veinte meses seguidos sin vacaciones -alejados de nuestro hogar y de nuestra tierra y en ocasiones sin siquiera llegar a tocar puerto español durante casi todo ese período-, y soportando una jornada laboral que en determinadas circunstancias podía alcanzar e incluso superar las cien horas semanales. Así estaban las cosas (y así seguirían hasta al menos los primeros meses de 1978), y sin embargo -y a pesar de que no es eso todo- en los barcos nadie se movía.

Entre las razones en las que se venía basando aquella quietud, aquella forzada mansedumbre, sobresale con ímpetu una particularidad que, por sí sola, se bastaba no ya para impedir el normal desarrollo de cualquier planteamiento reivindicativo de los trabajadores, que por supuesto, sino incluso para perturbar profundamente la convivencia de estos en el centro de trabajo, al sembrar entre ellos el antagonismo, el resentimiento, la desconfianza y el temor. Tal particularidad no es otra que la militarización de las relaciones sociolaborales en el mar por medio, de un lado, de la Jurisdicción Militar de Marina (a cuya exclusiva competencia se confiaban cuantos procedimientos penales o expedientes disciplinarios se instruían o incoaban en relación con el mundo marítimo, así como gran parte de la actividad de la administración pública con él relacionada), y del otro por medio de una ley penal especial: la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (LPDMM), omnipresente, apretada mordaza que bastó durante décadas para ahogar el más leve asomo de desacuerdo por parte de la población laboral marítima. Aquel régimen incluía la tipificación como infracciones penales o actos atentatorios contra la disciplina, el servicio o el buen orden a bordo para hechos que en tierra jamás hubieran rebasado en su consideración el campo de lo estrictamente laboral. Más claramente aún: suponía para estos trabajadores la sujeción al Código de Justicia Militar y, en su caso y consecuentemente, el ser encausados -producida una huelga, por ejemplo- no ante un tribunal ordinario sino ante un consejo de guerra, acusados de sedición, delito típicamente militar castigado con graves penas de privación de libertad que podían, según los casos, concretarse en la de reclusión menor (doce años y un día a veinte años). Como señalaba José María Ruiz Soroa por aquellos días, «sólo raíces históricas hoy totalmente superadas pueden explicar la existencia de un régimen penal especial para los marinos mercantes, con la dureza del existente y en estado de adscripción militar: raíces históricas patentes en el Libro del Consulado del Mar medieval, con penas severísimas y humillantes para los marinos, y, sobre todo, en la Ordenanza de Colbert sobre la Marina, de 1681, que inaugura en Europa un régimen de represión organizada y sistemáti-

ca para la marinería en el momento en que, no es coincidencia, se dictan las primeras medidas proteccionistas del incipiente capitalismo naviero».

Cuando fue publicado el artículo en el que aparecen esas palabras hacía ya muchos años que el Derecho comparado había erradicado todo signo de militarismo de la normativa laboral marítima, en una lógica evolución auspiciada por las revoluciones liberales y basada en el principio de legalidad que el Derecho español seguía ignorando. Con sólo recordar de pasada el ruido y la furia de aquella época en la que escribía Ruiz Soroa el párrafo reproducido -primavera de 1976- se caerá en la cuenta de que, en efecto, a aquella pasmosa quietud de las tripulaciones mercantes sí se le podría aplicar ese oxímoron tan manido del «silencio estruendoso». Tanto que ni los medios de comunicación generalistas reparaban en su existencia. El mar apenas contaba ni para dar noticia de un naufragio. Se hablaba con frecuencia de las playas y los salones náuticos, y del tonelaje botado -casi tanto como de los pantanos construidos-, y de aquel buque tan poco agraciado de líneas llamado *Azor*, pero del mar no. El mar propiamente dicho no existía, o por mejor decir: existía, pero sometido y recluido en sí mismo, y por lo tanto privado de trascendencia social.

Sin embargo, y sin necesidad de que se suavizase un ápice aquel régimen represivo, que seguía en pleno vigor (de hecho, la LPDMM, flagrantemente inconstitucional, continuaría vigente nada menos que hasta 1992, aunque devendría inaplicable), en lo que tardan en pasar de largo unos quince o veinte meses el sector entero -y sustancialmente la flota civil de transporte- había de convertirse en uno de los más conflictivos. También en uno de los más exitosos a la hora de conquistar reivindicaciones, pero sobre todo en uno de los más innovadores, si no en el que más, en lo relativo al diseño de las estrategias sindicales adecuadas a sus condicionamientos de partida.

Por el momento en que nacía -propiamente en 1975, aunque sus antecedentes inmediatos tuvieron lugar un año antes-, el *estallido* vino a confluir con muchos otros. Era en ese sentido uno más. Pero por las características que le eran propias -forzadas por los condicionantes (incluso literarios) del sector- pronto conquistaría un lugar

destacado en los medios, y aún más: daría lugar a una figura nueva en el movimiento obrero -más concretamente: en el sindicalismo-, que sería, con el tiempo, objeto de estudio y tesis doctorales en el campo del derecho del trabajo: la figura de los *sindicatos unitarios*.

Desde comienzos de la década de los 70, y pese a los graves riesgos objetivos que acabamos de resumir, el mar conocía ya algunas movilizaciones, inadvertidas sin embargo por el gran público. Todas ellas tenían como escenario el subsector de la pesca, en el que sobre todo gracias al empeño entusiasta y certero de Javier Sánchez Erauskin -un combativo sacerdote de la escuela de los curas obreros franceses, curtido en la realidad del mar por haber pasado diez largos años en las aguas heladas de Terranova, uniendo y formando a los sufridos tripulantes de nuestras flotas bacaladeras- se venían aprovechando las negociaciones colectivas como ocasión y cauce para el avance del movimiento obrero. Pero ni eran generalizadas (su incidencia más importante tuvo lugar en Andalucía occidental, mientras que en otras regiones costeras ni siquiera contaron con un pálido reflejo) ni existía en el subsector un organismo de clase que aglutinara a los trabajadores y coordinara sus luchas. Sin embargo, aquel incipiente movimiento esgrimía de partida, frente a las tripulaciones de la flota mercante, la ventaja de su menor dispersión: cada puerto base podía en un momento dado ver reunidos a todos o a una gran mayoría de los trabajadores de la pesca, mientras que los de una misma empresa naviera -pensemos en la *Aznar*, o en la *Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante*, ambas con decenas de buques- carecían de un puerto fijo en el que reunirse y estaban divididos en pequeñas unidades productivas de veinticinco o treinta tripulantes, incommunicados entre sí y dispersos barco a barco por prácticamente todos los mares del globo, lo que abonaba su invisibilidad, la desunión entre ellos y, en tierra, el olvido y el desistimiento de las organizaciones de clase emergentes. De ahí que la lucha protagonizada durante aquellos días por los congeladores de Huelva -flota de altura, cuyo grado de alejamiento era en principio parecido al de una flota mercante- marcara sin duda, oponiéndose también a esa y a un sinfín de otras circunstancias adversas,

un punto de no retorno, un ejemplo a seguir: también en el sector marítimo, no importaba si en la pesca o en la mercante, podía desarrollarse un auténtico movimiento obrero.

El camino nos lo había señalado Sánchez Erauskin. Desde 1970 dirigía una revista poco y mal conocida en tierra, pero que figura con méritos sobrados entre los iconos de la oposición al franquismo en letra impresa. Era *Hombres del Mar*, la revista del Apostolado del Mar (por otro nombre, *Stella Maris*). Cada uno de sus números era un toque a rebato que denunciaba sin tapujos, mediante sueltos y artículos publicados muchos de ellos bajo seudónimos que ocultaban a algunos de los futuros líderes del sector, las condiciones de vida y de trabajo a bordo de nuestros barcos. Bajo su influjo, el de su director y, entre otros, el de Jesús Cacho -el primer capitán que alzó la voz-, pronto entraron en contacto unos pocos marinos que, a su vez y paulatinamente, fueron manteniendo, generalmente en las sedes del *Stella Maris*, reuniones con trabajadores de la pesca y de la mercante. Muy pronto en Huelva -donde servía de aliento el ejemplo de su flota pesquera de altura-, pero sobre todo en Bilbao -donde llegarían a organizar un grupo muy militante de esposas e hijas de trabajadores embarcados- y en Barcelona. Enseguida, sin embargo, el de Huelva cedería en pujanza frente al grupo barcelonés (el cual se ocultaba tras la tapadera de un feliz eufemismo, *Grupo de Estudios Marítimos*) y el bilbaíno, lo que tampoco era casual: desde el siglo XIX, ambos polos portuarios, a la vanguardia con sus zonas de influencia en la industrialización del país, habían estado siempre y consecuentemente a la cabeza tanto en lo relativo al asociacionismo laboral marítimo y empresarial naviero como en lo tocante a la conflictividad obrera. En los restantes puertos la organización de aquellos grupos llegaría algo más tarde, pero llegaría también. Para el nuevo sindicalismo de la Marina Mercante, aquella fue la etapa germinal.

La primera señal significativa de que algo empezaba a cambiar -por lo visible que resultó y porque por su novedad trascendió en todo el país- es quizás la huelga protagonizada por la tripulación en bloque del *Juan Ferrer*, un pequeño carguero de 796 toneladas que el 15 de octubre

de 1975 quedaría inactivo precisamente en el puerto de Bilbao, al negarse su gente a faenar en protesta por la considerable demora en percibir sus salarios. Pero no era el del *Juan Ferrer* un hecho espontáneo. Surgía al amparo de una realidad que comenzaba a ser diferente. Descansaba sobre el germen descrito y sobre ciertos cambios que no le eran ajenos, acaecidos en el sector un año antes.

Pese a lo mucho andado ya, en 1974 el mundo marítimo seguía siendo un gran desconocido. Se hallaba al margen de la labor clandestina que los grupos políticos y sindicales desarrollaban con creciente intensidad en los tajos y fábricas de tierra. El tópico «de espaldas al mar» se manifestaba también en este terreno con la contundencia de las grandes verdades. Ningún partido llevaba a cabo tarea alguna de proselitismo en los buques, pero quizás con la excepción de Comisiones Obreras, tampoco las grandes centrales sindicales de clase reparaban en la flota mercante a la hora de extender su influencia, y eso pese a que se trataba de un sector de vital importancia. La UGT mantenía en teoría, en su exilio de Toulouse, su vieja federación marítima, pero no llevaría a cabo absolutamente ningún trabajo y su existencia sería del todo desconocida en la flota, incluso para los viejos *ugetistas* supervivientes que, en número reducidísimo, aún seguían navegando. Sí surgieron, en cambio, algunas *comisiones marineras*, al modo y manera y como un reflejo espontáneo de las comisiones obreras de tierra, pero en ningún momento pasaron de su fase embrionaria. No actuarían en nombre de los trabajadores de una empresa sino tan sólo en el de un puñado de hombres: los tripulantes de un solo barco (o los de un solo departamento de a bordo). No llevarían su gestión ante los centros de decisión de la naviera –siempre a una distancia insalvable–, sino ante el capitán del buque, el jefe del departamento en el que surgía el problema o incluso el comandante militar de Marina de un puerto español de arribada, que venía así a ser reconocido como la autoridad competente por los propios trabajadores. Y su actuación tendría además por objeto tan sólo la canalización de *peticiones* de carácter normalmente muy primario (como las relativas a la alimentación, el estado de las instalaciones sanitarias,

etc.), reivindicaciones, en cualquier caso, de tono menor y específicas del barco en cuestión, no necesariamente comunes a todas las unidades de la misma naviera. En esas condiciones, las *comisiones marineras* difícilmente podían servir para impulsar algo más que un ruego más o menos respetuoso, pero tampoco tenían gran posibilidad de tomar cuerpo y sobrevivir al problema que motivaba su existencia –la composición de las tripulaciones cambiaba constantemente–, mucho menos de representar a los tripulantes de dos o más barcos a la vez. No podían, en suma, alentar movilizaciones, y en el mejor de los casos no representaban sino ejemplos esporádicos de arrojo individual fácilmente reprimibles. El resultado, una vez más, era el silencio en la flota mercante, una nula combatividad que traía causa, así pues y en resumen, de las siguientes razones específicas:

- La dispersión y el aislamiento de las tripulaciones.
- Una durísima legislación penal especial.
- El antagonismo estamental en los barcos, reflejo ante todo de una falta de conciencia de los intereses de clase pero potenciado por la jerarquización militarizada y agudizado por los empresarios navieros mediante condiciones contractuales discriminatorias y otras muchas arbitrarias diferencias en lo que se refiere a los aspectos más generales de la vida a bordo.
- La escasez de líderes y la movilidad excesiva, mediante los transbordos continuos o los despidos que recaerían sobre los elementos de mayor combatividad, potencial o manifestada.
- La falta de presencia en el mar de las organizaciones obreras existentes en tierra, lo que privaba a los más concienciados de un apoyo imprescindible.
- La tardía y escasa incidencia de la negociación colectiva, vehículo para innumerables conflictos sociolaborales en otros sectores.
- Y en fin, la masiva emigración hacia otros pabellones, importantísimo aliviadero de tensiones propiciado por las incomparablemente mejores condiciones que encontraríamos en buques extranjeros, donde para empezar no estábamos sujetos a un régimen disciplinario y penal militarizado.

■ II

Por entonces, el 95% de la corriente exportación/importación y el 30% del transporte interior se llevaban a cabo, en nuestro país, por vía marítima. Son datos de una gran virtualidad política y sindical: sólo con una huelga lo suficientemente prolongada por parte de las tripulaciones de una única compañía naviera -la estatal *CAMPESA*- podía paralizarse el país entero. La importancia estratégica de aquellos barcos -unos cincuenta- era extraordinaria: en régimen de monopolio, abastecían a las factorías costeras de los productos petrolíferos refinados (gasolinas, asfaltos, fuel oil y gasóleo, naftas...) que luego, mediante camiones de la propia empresa, eran distribuidos por todo el territorio nacional. Y sin embargo, abundaban quienes ni cuenta se daban. La Marina Mercante no era objeto de atención por parte de los partidos políticos y las organizaciones sindicales de clase ya actuantes. Ni siquiera lo era la flota de *CAMPESA*.

Algún aislado chispazo hubo en ella, pero se extinguió sin más. Los frenaba la realidad: con los inútiles sindicatos verticales coexistían asociaciones profesionales, pero o adolecían de un dirigismo decididamente franquista que obraba a espaldas de la base (caso de la Unión de Oficiales de la Marina Mercante, UOMM, cuya única utilidad era la publicación de una revista muy al modo del *Frente de Juventudes* en la que se publica-

ban, eso sí, numerosas ofertas de embarque en navieras extranjeras, de gran utilidad para nosotros entonces) o bien agrupaban únicamente a especialidades muy determinadas (como la Asociación de Radiotelegrafistas Españoles, ARE). En cualquier caso se trataba de ineficaces organismos excluyentes, de *élite* (no contaban para nada con la marinería y las clases subalternas), incapaces de capitanear un esfuerzo colectivo que incidiese en la problemática real de la gente de mar, la que tampoco parecía preocuparles.

Pero todo estaba a punto de cambiar. De un lado, y aunque bajo cuerda, bullía ya en parte de la flota un significativo runrún, mientras que, del otro, los armadores -muchos de cuyos buques, desde hacía al menos un lustro, se veían con dificultades para salir a viaje dada la escasez de tripulantes cualificados, motivada por nuestra huída masiva hacia otras banderas- presionaban al Gobierno para que cortase aquella sangría, lo que no podía lograrse sin cercenar determinados derechos básicos de los trabaja-

dores e incendiando, quizás, un sector hasta entonces bien sujeto. Por aquellos días, la estatal *Trasmediterránea* cubrió sus vacantes de oficiales con pilotos y maquinistas que se hallaban cumpliendo el servicio militar. Así hicieron la «mili» muchos de ellos: forzados a embarcar como oficiales en aquellos barcos. Sin sueldo. Pero los restantes navieros seguían presionando.

En agosto de 1974, un grupo de marinos de los que ha-



bían ido participando en las reuniones anteriores constituyeron el MOM, Movimiento Obrero del Mar o «Movimiento de Obreros de la Mar», como se titulaba su primer panfleto, un manifiesto de presentación que exigía el reconocimiento de unos derechos hoy elementales, pero entonces inexistentes, e incluía una especie de plataforma reivindicativa que en aquellos momentos parecía mucho pedir pero que muy pronto había de quedarse corta. Sólo con el nombre elegido estaba ya clara su voluntad de ruptura total con aquel estado de cosas, pero con la perspectiva de hoy podemos afirmar que el MOM no pasó de ser un intento. No consiguió fraguar como organización, en parte porque los acontecimientos prácticamente lo atropellaron y en parte, también, porque su propio nombre le escatimaba el éxito en la flota, cuyos tripulantes, familiarizados con las *unions* y los sindicatos extranjeros, lo mirarían con desconfianza.

Curiosamente, el primer gran movimiento -extenso, ruidoso y duradero hasta el extremo de llenar páginas y páginas de prensa durante meses, además de definitivo por su trascendencia- ni fue alentado por el MOM ni tuvo lugar en la flota sino, de un modo absolutamente inesperado, en las escuelas de Náutica. El 15 de septiembre de 1974, el BOE publicó el Decreto 2596/74, de 9 de agosto, del Ministerio de Comercio, sobre Titulaciones en la Marina Mercante, tan largamente esperado por los armadores. Aquel texto significaba en puridad un claro atentado contra la libertad de trabajo de los oficiales, que a partir de su entrada en vigor no podrían navegar en buques extranjeros de querer culminar su carrera alcanzando los grados sucesivos de su titulación profesional, para lo que el nuevo Decreto exigía embarques exclusivamente en buques nacionales. La decisión administrativa que ya desde 1965 afectaba a los oficiales alumnos se extendía así también a los postgraduados en tanto no alcanzasen los grados de mando y jefatura, a pesar de que los diferentes períodos de navegación a efectuar entre título y título a partir de la graduación base no estaban considerados como «prácticas de navegación», sino simplemente como experiencia medida en días de mar (a la manera en que juegan las horas de vuelo en el caso de los pilotos de líneas aéreas). Aquella desmesura vendría a senten-

ciar el sistema de relaciones laborales que había imperado en la flota desde 1939.

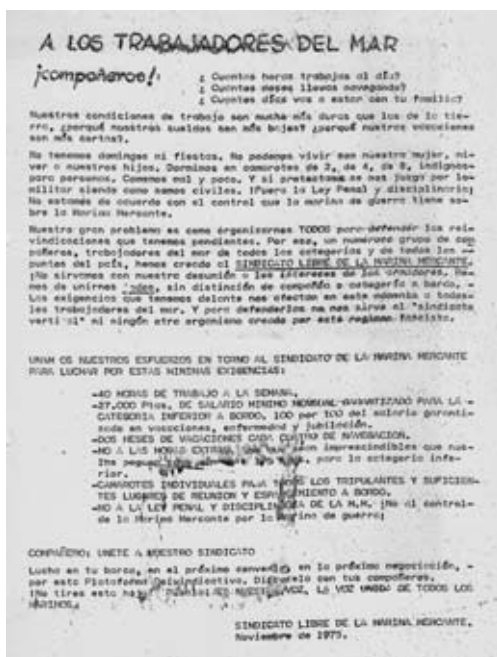
Ya en los inicios del curso 1974/75 comenzaron a celebrarse asambleas en las escuelas de Náutica de Barcelona, Bilbao y A Coruña, en las que adquirirían un carácter permanente, desvelándose en ellas -mucho más allá del Decreto- cuantos problemas afectaban al hombre de mar, titulado o no. Pronto se sumaron las dos escuelas restantes -Cádiz y Santa Cruz de Tenerife-, y en todas ellas la fuerte protesta estudiantil fue enseguida secundada por los «cursillistas» que habían finalizado las prácticas de navegación y se hallaban preparando su acceso a la titulación profesional, con lo que el conflicto creció y creció hasta convertirse en una duradera huelga generalizada, primer estallido de esta naturaleza que las escuelas de Náutica conocían en toda su historia. Naturalmente, aquella huelga sería reprimida. Era el signo de los tiempos, y hubo amenazas de militarización, se produjeron algunas detenciones y se decidió el cierre de los centros, medida esta que se llevaría a cabo en la primera semana de febrero de 1975, en un intento de neutralizar las protestas por el expeditivo procedimiento de dispersar a quienes protestaban, imposibilitando así la celebración de asambleas.

No se consiguió la derogación del Decreto pero la proyección de aquella ola de rechazo conmocionó al mundo del transporte marítimo, rozando el carácter de epopeya y sentando las bases del movimiento, ya imparable, que vendría a continuación. Los reducidos grupos de marinos (incluidos los impulsores del MOM) que venían desde antes actuando, a los que se sumaron los dirigentes estudiantiles, impidieron que aquel magnífico e inédito ejemplo de movilización se quemara con el Decreto y quedara como una inútil experiencia aislada en el tiempo. Y fue precisamente la clausura de las escuelas y la consiguiente interrupción de las asambleas lo que aconsejó acto seguido la convocatoria, en la clandestinidad, de reuniones ampliamente representativas, alentándose así la reacción que vino después. El Decreto sobre titulaciones había sido el detonador. Más allá, y desde mucho antes, existía toda una serie de objetivos que exigirían amplias movilizaciones futuras, y no en tierra sino en la flota. Mo-

vilizaciones que, dadas las características de la estructura sociolaboral de la Marina Mercante, no cabía esperar que surgieran de un modo espontáneo, natural. Hacía falta un motor que las impulsase.

El crear una organización de clase capaz de resultar lo suficientemente atractiva para todos los trabajadores de la flota, que contara con una estructura adecuada para hacer frente a la dispersión y que aglutinara a la fuerza de trabajo tras una plataforma reivindicativa básica, pre-

conveniencia de extendernos como un movimiento al modo y manera de Comisiones Obreras, partiendo así del MOM, o bien de adelantarnos al momento -convulso y bastante anárquico, definido por el movimiento obrero de confrontación- para constituir desde ya una organización fuerte, un auténtico sindicato. No éramos muchos, los asiduos. Entre seis o siete cuando menos y doce o catorce cuando más, pero nuestras discusiones eran arduas. En el fondo, y simplificando, latían las diferencias



cisa en su contenido y común a todos los estratos profesionales, era una exigencia de atención primordial. Se requería, en suma, una organización de masas, no un grupo de cuadros, ¿pero qué tipo de organización?

Yo me sumé a aquellos grupos a finales de febrero de 1975, tras ser contactado por ellos a raíz de que el diario *Las Provincias*, de Valencia, publicase un artículo mío sobre el conflicto y la problemática general del sector, y recuerdo en aquellos inicios profundos debates sobre la



entre quienes, de acuerdo con una tendencia marxista, nos manifestábamos partidarios de una organización fuerte, estable y común a toda la flota, y aquellos otros, de orientación anarcosindicalista, a quienes la existencia de un sindicato -en el que veían un claro e inmediato peligro de burocratización- les causaba repelús. Creo que, desde sus primeras reuniones, el grupo de Barcelona, principalmente -con Irasola, Montori, Pineda, Zamora..., sin duda el más numeroso y cohesionado, junto con el de

Bilbao- postulaba ya la configuración de un sindicato, corriente que finalmente se impuso, aunque de un modo muy *sui generis*: adoptando tanto en sus textos constitutivos como en su estructura y funcionamiento soluciones propias de ambas tendencias.

Aunque no resulta posible fijar una fecha exacta, el último impulso tuvo lugar en abril de 1975. A principios de aquel mes, en uno de aquellos encuentros (en el domicilio de alguno de los del grupo en Madrid, en uno de los apartamentos abuhardillados que coronan los edificios de la plaza Mayor), se llegaría a un acuerdo de principio en torno a las bases esenciales que deberían informar la organización que se propugnaba: sería definitivamente un sindicato de clase, libre e independiente de todo grupo político, rechazaría en todo momento la tutela de la flota mercante por la Armada y su fin primordial sería la unión de todos los trabajadores del sector -cualesquiera que fuesen su ideología y su categoría profesional- para la defensa de sus intereses y la lucha por el reconocimiento de sus derechos. Entre sus objetivos inmediatos habría de figurar la derogación de la LPDMM (que no se conseguiría) y la liquidación de la UOMM y los sindicatos franquistas de la Marina Mercante y de la Pesca, «*por no representar a los trabajadores y ser fiel instrumento del sistema opresor*». En una reunión posterior (también en Madrid, pero esta vez en la sede de la revista *Hombres del Mar*, en la calle Guadiana), quedó constituido, en la clandestinidad y con esas premisas, el nuevo organismo. Se decidió además que tres representantes -González Vila, Taheño y Zamora- viajaran a Londres a fin de darlo a conocer y recabar de la *International Transport Workers Federation* (I.T.F., internacional de los trabajadores del transporte) apoyo económico para establecer allí una delegación exterior, primer intento que obedecía a la necesidad de burlar nuestra situación interna de ilegalidad pero que resultaría finalmente frustrado a instancias de la UGT de Toulouse, afiliada a la I.T.F. (el segundo intento, en noviembre de aquel año tan señalado, pocos días antes de la muerte de Franco, nos llevaría a Génova a Juan Zamora y a mí, en un memorable viaje marítimo a bordo del *Canguro Cabo San Sebastián* en el que sufrimos toda suerte de amenazas -descubierta nuestra iden-

tidad se nos retiraron los pasaportes y fuimos incluso sometidos por el capitán a un *consejo de oficiales*-, aunque finalmente nuestra embajada se saldaría con éxito: salvado aquel trance desembarcamos y llegamos a conseguir un apoyo total por parte de los sindicatos italianos). Aquella de abril en Londres era en cualquier caso una tentativa algo precipitada: el sindicato ya había nacido pero discutíamos aún su ámbito de actuación, su nombre definitivo, su estructura, los límites de nuestra implantación en los puertos y otros muchos aspectos básicos. Se dudaba si integrar o no al subsector pesca, si apellidarlo o no «libre», si dotarlo de una estructura basada exclusivamente en las cinco ciudades portuarias sedes de las escuelas náuticas o extenderlo lo más posible por toda la costa para propiciar su rápida penetración en la flota.

El sindicato, en cualquier caso, había nacido ya. El 10 de mayo de aquel 1975, los impulsores del todavía *Sindicato Libre de los Marinos Mercantes y de Pesca* mantuvimos un nuevo encuentro cuyo cometido fue el debatir la estructuración (aún decíamos «de un sindicato»), el funcionamiento transitorio, la apertura y dotación, como fuese, de una oficina internacional (por entonces se pensaba en Róterdam pero finalmente sería Génova, de la que se encargaría Javier Lozano) y la creación de un boletín informativo cuya cabecera, a instancias del grupo de Barcelona, se decidió que fuese *Avante*. En aquella reunión se adoptaron ya numerosas decisiones, incluyéndose entre ellas algunas de mucho calado, como la trascendental de deslindar mercante y pesca para constituirnos como sindicato únicamente de la Marina Mercante, idea que desde un principio defendían Iñaki del Corte y el grupo de marinos de Bilbao. Todavía en mayo, entregamos en Presidencia del Gobierno un escrito con cerca de mil trescientas firmas en el que recogíamos nuestras más urgentes reivindicaciones, entre ellas la derogación del Decreto sobre titulaciones y la desmilitarización de la Marina Mercante. Sabíamos que no las íbamos a conseguir, pero nuestro auténtico objetivo -que alcanzamos cumplidamente- era en aquellos momentos el de que aquel papel sirviese como instrumento de concienciación en la flota.

Por fin, el 18 de junio de 1975 se presentó el borrador

Carnet definitivo del sindicato. Diseñado, al igual que el emblema del sindicato, por Alfonso Alonso Barcón. Distribuido a toda España desde la Asamblea de Valencia. No hubo un	número 1. El primer carnet, que no fue asignado a nadie, es el aquí reproducido. Empezaba por el número 475 en recuerdo al mes de abril de 1975, en que fue fundado el SLMM.
--	--

inicial del primero de nuestros documentos fundacionales, el que en el futuro sería conocido como *Naturaleza y Fines*, y ya en agosto, multicopiado con una «vietnamita», vio la luz el número 1 de *Avante*, subtítulo así: *Órgano del Sindicato Libre de la Marina Mercante*. Apenas dos meses después tuvo lugar la huelga del carguero *Juan Ferrer*. Comenzaba así la época *heroica*, la experiencia más extraordinaria y apabullante de unión y reivindicación que la Marina Mercante española ha conocido en toda su historia (nunca antes todas las categorías profesionales, de capitán a marmitón, habían militado de igual a igual en un mismo organismo de clase). Quizás también la experiencia más atractiva, desde muchos puntos de vista, en la historia de las relaciones laborales de nuestro país. Y sin duda, también, la más injustamente olvidada.

■ III

Desde el último tercio del siglo XIX, la Marina Mercante española había conocido numerosos ejemplos de organización sindical y asociacionismo laboral y profesional cuyos primeros y escasos éxitos, sin embargo, no llegarían prácticamente hasta los años treinta del siglo XX, con la Segunda República, por lo que también serían efímeros. Una característica negativa lastraría además a todos ellos desde el principio: agruparían a las tripulaciones enfrentándolas y dividiéndolas por estamentos, clases y especialidades, en lugar de unirlos en un esfuerzo común. La importante singularidad del sindicato que ahora nace reside, precisamente y ante todo, en que venía con su carácter unitario a corregir aquel error histórico.

El SLMM hizo su presentación oficial en Madrid, el 22

de mayo de 1976, pero no sería legalizado hasta un año después, cuando, también en el mes de mayo, fue inscrito en el registro de entidades sindicales. Se constituía libre, de clase, autónomo e independiente, democrático y -esencialmente- unitario, esto es (cito de su Carta de Principios), «*formado por los trabajadores de la Marina Mercante voluntariamente afiliados, sin ninguna discriminación por razón del cargo que desempeñen a bordo (lo que incluía al mando del buque y a sus oficiales), por su sexo, edad o raza, ni por motivos ideológicos, religiosos o políticos [...], por constituir la unidad sindical la máxima garantía de eficacia frente al poder del capitalismo naviero [...]*», y como su fin primordial se declaraba la unión de dichos trabajadores «*para la defensa de sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos [...] en un régimen de libertad y democracia*». Clara evidencia de los tiempos que corrían son también, entre otras, estas dos formulaciones: «*Nos manifestamos claramente solidarios con todos los sectores empeñados*

en la lucha por la libertad, la democracia y el socialismo» y «*el SLMM proclama su respeto a los Pueblos y Nacionalidades que componen el Estado español*», para lo cual los planteamientos ideológicos, los objetivos y la estructura organizativa del sindicato se orientarían de tal manera que los marinos no quedasen marginados de su comunidad natural sino que se integrasen plenamente en ella, colaborando en su desarrollo. También destila la Carta de Principios un cierto romanticismo internacionalista, como cuando en el artículo 28 de su texto estatutario -que proclama en un lenguaje un tanto épico la solidaridad nacional e internacional del sindicato- dice que



«el SLMM no limitará su campo de acción sindical a los problemas propios de los trabajadores de la Marina Mercante de los Pueblos del Estado español, sino que extenderá sus acciones -fiel a la solidaridad de clase- en apoyo de todos los trabajadores y, en especial, de los trabajadores de la Marina Mercante de todos los Pueblos. En concreto, se unirá con otras organizaciones sindicales hermanas en la lucha contra la explotación de los trabajadores de la mar».

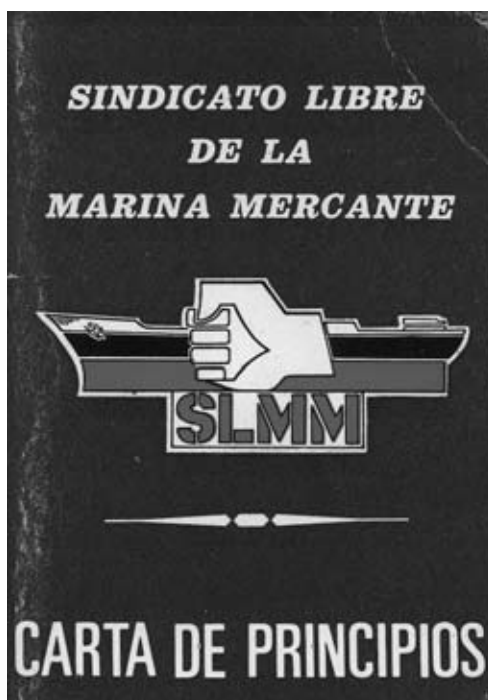
Los Estatutos consagrarían una estructura asamblearia y de democracia directa basada en la flota, entre cuyos principios generales figurarían el derecho a tendencia y la temporalidad de los cargos de responsabilidad en tierra, que no excedería de un período máximo de dos años prorrogables a otros dos, no pudiendo desempeñarse después ningún otro puesto de responsabilidad sin haber previamente embarcado de nuevo (o haber trabajado en tierra por cuenta ajena en el sector) durante al menos dos años. La base se organizaría barco a barco mediante la Asamblea de Buque, que designaría a un delegado sindical. Las de una misma naviera se coordinarían entre sí a través de sus Delegados de Buque para formar la Comisión Sindical de Empresa, que elegiría como centro coordinador en tierra a la Asamblea del puerto -siempre español, pues en Génova no se pondría en marcha una asamblea- que por ser su puerto base (si lo tuviesen) o su más frecuente escala pudiera apoyarles mejor. Así pues: *Asamblea de Buque/Comisión Sindical de Empresa/Asamblea de Puerto*. Cada uno de los importantes vendría así a constituir el punto de atraque sindical para los tripulantes de un

determinado número de navieras, y la Asamblea de Puerto de referencia -formada por marinos desembarcados- los «apadrinaría», esto es, los asesoraría y coordinaría, respaldándolos en caso de huelga, dotándolos de asesoría jurídico-laboral y encauzando sus correspondientes procesos de negociación colectiva. Por encima y resumidamente se situarían, por este orden, la *Secretaría General* -órgano colegiado de decisión y ejecución compuesto

por un número de miembros al principio errático pero que el Congreso Constituyente fijaría definitivamente en cinco-, la *Coordinadora Estatal* -instancia resolutoria al más alto nivel entre dos congresos consecutivos- y el *Congreso*, máximo organismo de decisión que se reuniría con carácter ordinario una vez cada dos años y con carácter extraordinario siempre que lo solicitase un tercio de los afiliados o los dos tercios de los miembros de la Coordinadora Estatal.

Esa estructura -que completaban ciertos órganos secundarios- fue la finalmente aprobada por el Congreso Constituyente que se celebró en Bilbao los días 9 y 10 de julio de 1977, pero para entonces ya llevábamos no menos de año y medio funcionando básicamente así y comprobando a diario la eficacia del sistema.

A partir de mayo o junio de 1975, la actividad del grupo inicial, nuestra actividad, había sido febril. Las tareas de propaganda y concienciación se llevarían a cabo barco a barco en un número creciente de puertos, celebrándose asambleas a bordo -ante la perplejidad inicial de algunos capitanes, confusos e indecisos frente a algo que entendían les discutía su autoridad- y en tierra -en los *Stella Maris* mientras no contamos con locales propios-, prácti-



camente todos los días de la semana. En un tiempo récord, la noticia de la existencia de un sindicato, de un sindicato *nuestro*, corrió como pólvora inflamada hasta en distantes puertos extranjeros. Para cuando se convocó el Congreso Constituyente, el SLMM agrupaba ya, y se dice pronto, a cerca del 85 por ciento de los trabajadores del sector.

La huelga -desconocida en la Marina Mercante desde hacía décadas- cobró de pronto carta de naturaleza. Desde los primeros meses de 1977 fue un hecho frecuente. El 3 de marzo de aquel año, numerosos periódicos publicaron este suelto de agencia: «*Por primera vez desde 1939 se han registrado paros en varios buques de carga. Ayer pararon el Darro, surto en el puerto de Barcelona; el Ter, en el de Bilbao; el Lago Como, en el de Valencia, y el Segre, en el de Santa Cruz de Tenerife. Hoy lo ha hecho el Lago Garda, tras su llegada al puerto de Alicante. Todos los barcos citados pertenecen a la Naviera Pinillos. La huelga está motivada por la negativa de la compañía a aceptar las propuestas que sobre salarios y descansos retribuidos en tierra habían formulado los representantes de los trabajadores*».

Pronto creció una ola de contagio y emulación. Una huelga llamaba a otra. Las primeras tenían claras motivaciones laborales, como aquella de la *Naviera Pinillos*, la del *José Luis Colás* en Huelva, la del *Carmen III* en Bilbao y la impresionante del *ferry Monte Toledo* en Southampton, primera ocasión en que el SLMM se vio respaldado en un conflicto con la solidaridad de los sindicatos de marinos europeos y los *dockers* británicos. Pero, fruto de la actividad incansable de las asambleas de puerto y la creciente concienciación en la flota, enseguida se produjeron también algunas huelgas motivadas por simple solidaridad o por razones politicosociales. Entre las primeras merecen ser citadas la del *Amina* en Gijón -con la que se consiguió la readmisión de un primer piloto anteriormente despedido por motivos sindicales (con el tiempo, por cierto, y ya capitán, llegaría a ser director general de la Marina Mercante)-, la habida en la flota de *Butano* por un caso similar y la muy sonada del *Sant Jordi* en Barcelona. Y entre las huelgas politicosociales es de mención obligada la llevada a cabo por los trabajadores de tráfico inte-

rior del puerto y ría de Bilbao, que en un 90 por ciento estaban ya afiliados al SLMM. Habían ido a la huelga los días 11 y 12 de mayo de 1977 por reivindicaciones relativas al convenio que estaban negociando, pero el día 16 paralizaron de nuevo el puerto para participar en una huelga general que más de medio millón de trabajadores llevaron a cabo en todo el País Vasco como repulsa por los sangrientos sucesos ocurridos allí aquella semana, durante una manifestación de apoyo a la amnistía que había sido salvajemente reprimida, con el resultado de cinco muertos y centenares de heridos y contusionados.

Fue la primera huelga política habida en el mar desde los tiempos de la Segunda República. Y tal era el ambiente de entonces y tal el número de conflictos que iban concatenándose en la flota los unos con los otros que la Jurisdicción Militar de Marina, amilanada, ni siquiera se atrevía a intervenir. Con nuestra tenacidad habíamos conseguido que la Ley Penal y Disciplinaria perdiese gran parte de su fuerza disuasoria, pero también obligábamos a armadores y autoridades a meditar cuidadosamente sobre su aplicación. No se movieron, aunque lo intentaron, cuando, tras el Congreso Constituyente, durante cuarenta días entre septiembre y octubre de 1977 y por reivindicaciones laborales, tuvo lugar el estallido huelguístico más importante -pues hasta por los capitanes al mando fue seguido- en toda la historia de la Marina Mercante española: apoyados por varios sindicatos de marinos extranjeros en un movimiento de solidaridad sin precedentes en el sector por su amplitud y características, cerca de 800 hombres de un total de 25 buques, pertenecientes a las navieras *Vascongada-Bilbaína*, *Vasco-Madrileña* y *Altos Hornos de Vizcaya*, pararon sus barcos bloqueando muelles y puertos con una firme actitud que sólo cedió cuando, presionado por los armadores, el Ministerio de Trabajo dictó un laudo de obligado cumplimiento plagado de defectos de forma y que incluso vino a rebajar la última oferta empresarial.

Así se perdió la conocida como «huelga de los cuarenta» (por los días que duró, o «de los veinticinco», por los buques que pararon), pero el SLMM ya había mostrado con ella toda su fuerza. Todavía no toda su eficacia sindical. Eso vino después, con el boicot al tráfico de armas

con que determinada empresa española, fletando barcos abanderados en España y falsificando los manifiestos de carga, surtía a las dictaduras chilena y argentina mediante contenedores cuyo cargamento declarado era cualquier cosa menos el real (bajo la denominación de «instrumentos musicales» llegó a ampararse el embarque de armamento pesado en piezas), y se puso también de manifiesto con nuestra victoria arrolladora en las primeras

fue publicado en el BOE el 31 de marzo siguiente. Con aquel texto se consiguieron de un plumazo muchas de las reivindicaciones históricas volviendo del revés las condiciones generales del trabajo a bordo, lo que se logró tras ocho largos meses de arduas negociaciones con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE, la patronal naviera) y tras un prolongado ejercicio de democracia directa que incluyó una consulta telegráfica general a toda

BASTA DE CONFUNDIR A LA FLOTA
ANTE LAS TENEDICIOSAS Y PROVOCATIVAS DECLARACIONES POR PARTE DEL SLMM EL STMM-UGT ACLARA

- 1ª QUE SON TOTALMENTE FALSAS LAS ACUSACIONES DE INTERÉS DE ABANDONO O INTROMISIÓN DE SUY HACER EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE Y FURRO DE ELLO ES EL RECONOCER SUY AL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE CON UNA GRAN FUERZA EN EL SECTOR Y EL HABER LLEVADO ACCIONES CONJUNTAS EN TEMAS COMO LA NEGOCIACIÓN DE LAS ELECCIONES SINDICALES EN LA LEY PENAS Y DISCIPLINARIA, ETC.
- 2ª QUE TODA ESTA GUERRA DE SUTAS Y ACUSACIONES ESTA DERIVADA POR MIEMBROS DE OTRAS CENTRALES SINDICALES EN EL SEÑO DEL S.L.M.M., QUE DURANTE LOS TRES ULTIMOS AÑOS HAN ENTENDADO ENFRENTARSE A LA FLOTA CON U.G.T. CON UNA CLARA IDEA DE MANTENERLA DICHO SINDICATO COMO LO DE MUESTRA REITERADAMENTE LA SECRETARIA GENERAL DEL S.L.M.M., ASI COMO LAS CONTINUAS EXPULSIONES EN EL SEÑO DE ESTE SINDICATO DE MIEMBROS CONTRARIOS A LA LINEA QUE PRECONIZABAN.
- 3ª QUE LA RUPTURA DE LA SECRETARIA GENERAL DEL S.L.M.M. SEFUYO PROVOCADA POR LAS DECLARACIONES DE ALGUNO DE SUS MIEMBROS, DE SUS IDEAS SOCIALISTAS, LO CUAL ESTA TOTALMENTE PERMITIDO EN EL SEÑO DEL S.L.M.M., ASI COMO SUS ESTATUTOS Y NO POR RESPETADO POR LA COORDINADORA GENERAL POR INTERESES PARTICULARES O PARTIDISTAS.
- 4ª QUE LAS ACUSACIONES DE BOICOT POR PARTE DE U.G.T. A LA ENTREGA DE MIEMBROS DEL S.L.M.M. EN LA FEDERACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTISTAS (I.T.P.) SOLO DEMUESTRA UNA TOTAL IGNORANCIA DE LO QUE ES ESTE ORGANISMO, YA QUE ES POLITICA DE I.T.P. NO DAR ENTRADA A SINDICATOS INDEPENDIENTES, TENIENDO EN SU SEÑO ANTERIORES ORGANIZACIONES, Y U.G.T. CLEVA DESDE SU FUNDACION, DE LA QUE ES PARTE DE PLENO DERECHO.
- 5ª QUE TODO ESTE NERVIOSISMO EN EL SEÑO DEL SINDICATO LIBRE, VIENE PROVOCADO POR LA FUERZA QUE FANTASTICAMENTE VA TOMANDO EL S.T.M.M.-UGT, ASI COMO POR LA POLITICA SERIA Y CONCRETA QUE DICHO SINDICATO ESTA MANTENIENDO EN LA FLOTA.

SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE DEL ESTADO ESPAÑOL de la I.T.P. afiliado a la I.T.P.

Mundo Obrero
ORGANO DEL COMITE CENTRAL DEL PARTIDO COMUNISTA DE ESPAÑA
Semana del 3 al 9 de agosto

Sindicato de la Marina Mercante
La mar nos debe de unir

«Enfrente a los problemas que nos encontramos a la hora de hacer sindicalismo en la mar, no podemos plantearnos simplemente la unidad de acción. Para nosotros es imprescindible la existencia de la unidad orgánica, que aglutine a la mayoría de los marinos, con el fin de que podamos en una reunión de trabajo en la que la fuerza sea la que decida la línea de la Marina Mercante informada de la posición sindical de su S.º Congreso los años 5 y 6 de agosto en Madrid.

Los problemas con los que diariamente se enfrentan al SLMM, antaño heredados de los intentos de UGT de atraer al sindicato, han obligado a la secretaria a convocar este Congreso extraordinario. Un Congreso en el que los marinos sean conscientes de su posición y unidad de acción, con el fin de que podamos en una reunión de trabajo en la que la fuerza sea la que decida la línea de la Marina Mercante informada de la posición sindical de su S.º Congreso los años 5 y 6 de agosto en Madrid.

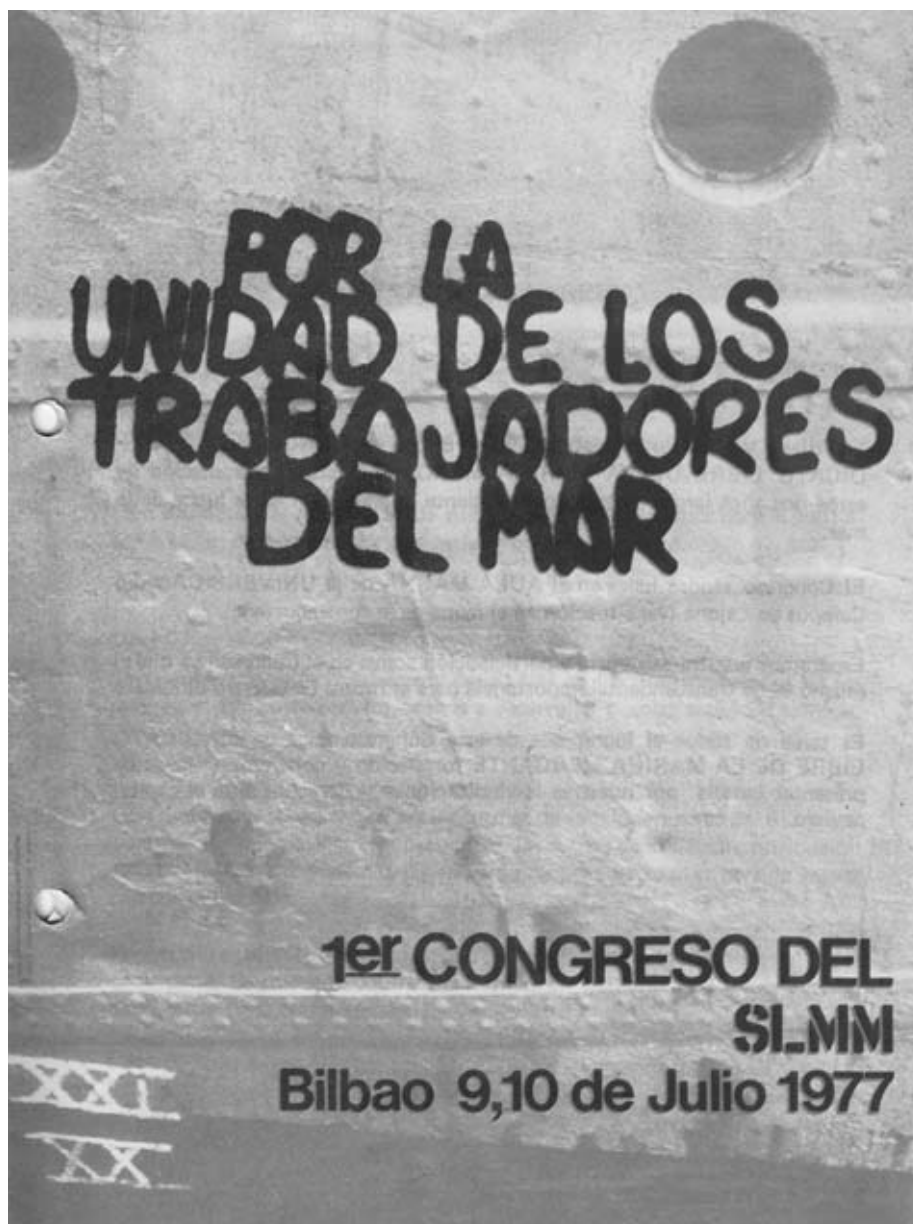
La fuerza por las divisiones de los trabajadores en el mar nos obliga a buscar la unidad de acción.

está en función de los resultados que alcancen en las próximas elecciones, en las que logró más del 80% de los votos emitidos. Entre otros objetivos en el Congreso se va a discutir el momento ideal para una huelga de 30.000 marinos que se encuentran en los barcos con peligro de perder, y que, debido a la crisis, se ven obligados a regresar a España. En el SLMM se tiene la intención de unir a los compañeros españoles que se reúnan los tiempos de estancia a bordo con lo que se pueden crear nuevos puestos de trabajo.

Por otra parte, el pasado día 27 de julio el Pleno del Congreso de Diputados aprobaba una resolución...

elecciones sindicales que se celebraban en España desde antes de 1939, pero cuando el SLMM alcanzó su plena identidad fue sobre todo poco después de aquella gran huelga, a raíz de nuestro Convenio Base, primer convenio interprovincial en la historia de las relaciones laborales españolas, pues nunca antes, ni en tierra ni en la mar, había hecho nadie algo así. Afectaba a 27.000 trabajadores de 280 empresas, se firmó el 14 de febrero de 1978 y

la flota y culminó con un hecho de dimensión histórica, trascendental: la reunión final en Madrid, en diciembre de 1977, de la Primera Asamblea General de Delegados de Buque, en la que estuvieron representados 200 barcos y 10.000 tripulantes. Nunca, bajo ninguna circunstancia –ni siquiera con ocasión del Congreso Constituyente– se había alcanzado un nivel de representación tal alto y general de los trabajadores del mar cualesquiera que



Tres momentos decisivos en la historia del SLMM: a la izquierda, póster anunciador del Congreso Constituyente del Sindicato; en el cen-

tro, cartel propagandístico editado con ocasión de las primeras elecciones sindicales; y a la derecha, número extraordinario de Avante editado

con motivo del I Congreso Extraordinario, que se convocó para hacer frente al intento de absorción llevado a cabo por UGT.

ER SINDICATO DE
ILENCIO IMPUES-
39.

CONOCIMIENTO
ITALIANOS DE MARI-
DA Y APOYO. PRON-
S, INGLESES, FRAN-

SENTA PUBLICAMEN-
AFILIADOS.

ADOS SON YA 4.500.

ELGA EN LA MARINA MER-
PARA LA FLOTA PINILLOS.

SO DEL SLMM. SE ACENTUA
AL. TRAS LAS HUELGA INDIVI-
LEDO" (SOUTHAMPTON, MA-
DOCKERS INGLESES), "JOSE
ELONA JUNIO), Y DEL "LUIS DE
A), COMIENZA LA DEL "CARMEN III".
SELA) Y LA DEL "31 DIAS."
LBAO) DURARÁ MAS DE 40 DIAS POR
ERMINA UNA HUELGA HISTORI-
IRADA DURANTE DE "VASCONGADA-
O COMPANEROS DE "ALTOS HORNOS."
O-MADRILENA" Y "ALTO HORNOS."
EL SLMM HA FIRMADO YA 5 CONVE-
INTERIOR BILBAO, N.V. CARMEN, MAS-
ED Y LETASA, Y NEGOCIA OTROS TAN-
E ELLOS, LOS DE ELCAÑO Y CAMPSA).
TRABAJADORES DEL SECTOR, AGRUPA

SO. COMO COLOFÓN A LA I ASAMBLEA
DE DELEGADOS DE BUQUE (MADRID, DICIEMBRE
SLMM FIRMA EL 1º CONVENIO GENERAL DE
UNA MERCANTE. PERO LA LUCHA CONTINUA.
NO OBJETIVO: ¡ACABAR CON LA LEY PENAL!

VOTA SLMM

DE LA MARINA MERCANTE

— cl. los leones, sea, primero, valencia.

avante

Organismo del Sindicato Libre de la Marina Mercante

I CONGRESO EXTRAORDINARIO

DEFENDER NUESTRA AUTONOMIA PARA CONSOLIDAR LA UNIDAD Y MULTIPLICAR NUESTRA FUERZA

por quienes no creen en la línea unitaria del SLMM.

El sentir ampliamente mayoritario de la flota, casi unánime en todos los marinos mercantes, exige que el SLMM se mantenga como hasta ahora: **independiente y unido**. Todos vemos la necesidad de mantener estrechas relaciones de solidaridad con todas las centrales sindicales que agrupan a los trabajadores de tierra. Pero también todos vemos la necesidad de mantenernos autónomos de cualquier central sindical, ya que la integración en una de ellas supondría automáticamente la división y el rompimiento del SLMM.

EL CONGRESO ES LA MEJOR OCAISION PARA PLANTEAR Y DEBATIR TODOS LOS PROBLEMAS

Sin duda, el mantenimiento de la unidad del sindicato va a constituir el punto clave del I Congreso Extraordinario. Pero no va a ser el único. Un Congreso

El I Congreso Extraordinario del SLMM, el segundo de su historia, va a suponer un momento muy importante para la marcha de nuestro sindicato y para todos los marinos mercantes.

El objetivo principal que ha motivado la convocatoria de este Congreso es el de ratificar la naturaleza y línea del SLMM tal y como quedó aprobado en el Congreso constituyente, celebrado en Bilbao los días 9 y 10 de julio de 1977. En especial, se trata de ratificar y consolidar la unidad y la independencia del Sindicato Libre de la Marina Mercante, principios que han sido puestos en peligro en los últimos meses

JULIO 1978 / Núm. 10 15 ptas.

fuesen sus categorías profesionales. Prácticamente de todos los de la flota mercante a la vez, y bajo unas mismas siglas.

■ IV

Con el éxito, sin embargo, llegó paradójicamente el peligro de desunión. Lo que en principio era desinterés disfrazado de respeto por parte de las centrales sindicales, se convirtió en apetencia apenas descubrieron la virtualidad estratégica de un sindicato del mar en un país como el nuestro, tan dependiente de él. El fuego lo abrió la UGT. Lo abrió enseguida, apenas firmado el Convenio Base, pero no de frente -ejerciendo el derecho a tendencia- sino, al igual que ya antes había hecho con USO, ocultando sus intenciones, infiltrándonos y procurándose y pagando deslealtades incluso en el seno de la Secretaría General. El relato de lo que entonces ocurrió es sustancioso, pero ocuparía demasiadas páginas. El Sindicato se partió en dos apenas trascendió la intentona, pero los que nos manteníamos en la esencia unitaria original conseguimos derrotar a la facción *ugetista* en un clamoroso congreso extraordinario que tuvo lugar en Madrid, en agosto de 1978. Considerando que nuestro trabajo había finalizado, empezamos a marcharnos muchos de los de la primera hora. Creíamos conjurado el peligro, pero el mal ya estaba hecho. Todavía vendría, en 1979, el segundo Convenio Base (o General, como dio en ser llamado), pero no era más que un espejismo: la patronal ANAVE vio enseguida las ventajas que le podría reportar en adelante una negociación en solita-

rio con la UGT, a pesar de que ésta no contaba en los barcos ni con una mínima representatividad. Conseguirían, para empezar, la división: también los responsables de Comisiones Obreras -en cuyos brazos se arrojaron los nuevos dirigentes del Sindicato, mayoritariamente del PCE, cuando ya entre los cuadros no quedaba prácticamente nadie del grupo fundacional- quisieron rentabilizar la ocasión que se les presentaba y olvidaron la no beligerancia (que al menos formalmente habían mantenido)

y su inicial defensa táctica de nuestro unitarismo. Se frustraría el Convenio General y se volvería a los convenios de empresa, desandándose así, paso a paso, todo el camino recorrido.

Tan vertiginosamente como había crecido, aquel grandioso ejemplo de sindicalismo unitario se vino abajo. Pronto incluso la flota se evaporaría a instancia y manos de dos instituciones de infausta memoria para nosotros: el Banco de Crédito Industrial -el gran acreedor de la patronal naviera- y la Sociedad de Gestión de Buques, expresamente creada para, simplemente, resarcir a aquél mediante la venta, a armadores extranjeros y a precio de saldo, de todos los barcos que quisieron comprar; lo mejor de nuestra flota. En eso consistió la fastuosa política marítima española en la década de los ochenta: en dismantelar la flota mercante,

algo que la UGT incluso bendijo y gestionó con total tranquilidad. Luego vendrían los abanderamientos bajo pabellón de conveniencia, la trampa naviera de los *segundos registros*, la globalización y el desarme sindical. Como consecuencia, el lento regreso a antiguas condiciones de explotación de la fuerza de trabajo. Hoy, sin apenas barcos en la flota española -nadie habla ya, por cierto, del



déficit exorbitante de nuestra balanza de fletes-, en cada uno de ellos están pretendidamente representados varios inoperantes sindicatos. Las siglas del SLMM siguen presentes, pero apenas son cola de ratón en la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras. Junto a ellas, las de la UGT del Mar y algunas variopintas asociaciones profesionales, como el COMME, colegio de oficiales de inútil y hasta incómoda existencia hasta donde yo alcanzo a discernir.

En julio de 1977, en su intervención en la clausura de nuestro Congreso Constituyente, Paolo Pieve, representante de los sindicatos italianos del mar, nos había manifestado su admiración con estas palabras: *«Nosotros, después de treinta años de democracia, tenemos un sindicato dividido. Vosotros, tras cuarenta años de dictadura, tenéis un sindicato unitario. Luchemos todos juntos para conservar vuestra unidad y para conquistar la nuestra»*.

Tras más de treinta años de nuestra democracia, aquellas dignas palabras no son ya presente, por desgracia, sino sólo historia. Tanto como nuestro Sindicato Libre de la Marina Mercante.

Alfonso Alonso Barcón
Valencia, junio de 2010

